صافي أرباحنا خلال العام 2006م خمسة مليارات ريال

تقرير اللجنة الذي نشر في بعض الصحف أساء إلى الدولة وإلى المصفاة وشوه سمعتها دولياً

نتساءل من المستفيد ولمصلحة من الإساءة إلى المصفاة في التقرير

الخام من قبل دائرة تسويق النفط الخام والذي تم الاتفاق عليه في الترتيبات المحاسبية.

 تكاليف دراسة تحديث المصفاة البالغة 205.7 مليون ريال لم يتم الاستفادة منها.

 رد المصفاة :

إن ما جاء في تعليق اللجنة بأنه لم ينفذ سوى 11٪ من مشاريع التحديث وتطوير المصفاة استناداً إلى تقارير الجهاز المركزي كما جاء في تقرير اللجنة (غير الموفق) فهو فهم وترجمة خاطئة لمفهوم توسعة السعة الخزنية للمشتقات بزيادة عدد الصهاريج حوالي 12 صهريجاً سعتها (130.000) طن أو تغيير الأنابيب الممتدة من المصفاة إلى محطتي الكهرباء في الحسوة والمنصورة وكذلك تحديث شبكة النقل الداخلية للمصفاة، ولا يعد هذا تحديثا بل أعمال عادية في إطار الاحتياج لها أما التحديث المقصود به فهو إضافة تقنيات تكنولوجيا لزيادة كفاءتها وتقليل الفاقد من التكرير فلم يتم حتى الآن.

أما التحديث الجزئي الذي كانت تسعى إليه المصفاة منذ (1995م – 1997م) ببناء محطة كهرباء جديدة وترفيع وحدة البنزين فقد جوبه بصعوبة اتخاذ القرار اللازم من المجلس الأعلى للشؤون الاقتصادية والنفطية آنذاك فقد وصلت الأمور إلى حد إرساء المشروع من وزارة النفط على المقاول ثم رفضه من اللجنة المختصة من وزارة النفط واستمرت الجهود في تطوير الدراسات مع الجانب الصيني (SINOPEC) لتوقيع عقد دراسة ثم إنشاء وحدات إضافية لإنتاج البنزين العالي الاوكتين ووحدة التكسير ورفضها من المجلس الأعلى وفضلت انزال مناقصة عالمية مفتوحة عام 2006م حيث تم دعوة (18) شركة عالمية مختصة وتسلمت المصفاة عروضاً من خمس شركات حيث فازت شركة (UOP) بهذه الدراسة.

فالقرار المطلوب للتنفيذ قد حسم ومشروع التحديث الشامل للمصفاة بإدخال عدة وحدات إنتاجية عالية التقنية يسير بخطى ثابتة في الطريق السليم ونأمل أن يحدث ذلك قريباً بنهاية العام الجاري لإنزال مناقصات عالمية مفتوحة للدعوة لتنفيذ المشروع.

علماً بأن عملية التحديث في حد ذاتها لم تكن ولن تكون قراراً خاصاً بقيادة المصفاة من حيث أنه :

1 - قرار سلطات عليا.

2 - حجم التمويل المطلوب ضخم جداً لدرجة يفوق إمكانية المصفاة الذاتية.

وعليه فإن ما ورد في التقرير لا يعد إلا أن يكون اجتهاداً ورأياً شخصياً لا ندري إن كان قد جاء من حسن النية حيث أضاف لها كلمة (فوضى إدارية) لأن المصفاة من المرافق النادرة التي لها نظام إداري وإنتاجي عريق لم تمسه العشوائية.

 كمية الفاقد من النفط والخام حددها التقرير للسنوات الخمس من 2003م – 2007م بمبلغ 351.4 مليون دولار 70.2 مليار دولار ويتوقع التقرير أن يصل الفاقد في عام 2008م وحده إلى 150 مليون دولار (30 مليار ريال) مما سيجعل الفاقد للأعوام 2003 – 2008م يتجاوز 500 مليون دولار (مائة مليار ريال)؟

 رد المصفاة :

في البدء يجب أن ننوه إلى أن نسبة الفاقد في التشغيل هي أقل من 1.5 ٪ (هي أقل) وليس كما ذكر في معرض بيانكم ومما يستحق ذكره أن هذه النسبة متعارف عليها دوليا ومن الجدير ذكره أن مصفاة عدن بالرغم من قدمها إلا أنها تلتزم بهذا المعيار طوال الخمسين سنة الماضية وهذه النسبة ثابتة ولكن سعر الخام هو المتغير وعليه قيمة الفاقد، كما وأن الفاقد لا يحسب بالطريقة التي وردت في الصحيفة إلا إذا كان الغرض هو التهويل والمبالغة وعكس الصورة وعلى غير حقيقتها.

نشر التقرير زعزع الثقة في المصفاة وسنعمل على إعادتها مستقبلاً

 العجوزات في كميات المشتقات النفطية المرحلة من المصفاة إلى منشآت شركة النفط اليمنية في مختلف المحافظات بالكبيرة وبحسب تقرير الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة فإن قيمة العجز بلغت 209.8 مليون ريال منها 130.3 مليون ريال تخص الترحيلات إلى فرع عدن وحده في العام 2003م على الرغم من أن الكميات كانت ترحل عبر أنبوب النفط مباشرة من المصافي وليس عبر الناقلات.

 رد المصفاة :

تكاد تكون مسألة العجوزات مسألة أزلية متكررة وهي واردة لطبيعة المواد المنقولة بحراً فالاختلاف في الاحتساب للكميات وارد للأسباب التالية :

أ- كما قلنا إن ذلك من طبيعة المادة عندما تقاس حتى في المكان الواحد يظهر الاختلاف البسيط وهو وارد على كل حال.

ب- عندما تختلف الأماكن من سفينة إلى خزانات في اليابسة.

ج- عوامل بشرية.

لكن مع ذلك فالعملية لها أسس وضوابط منها :

1 - إنها محدودة في النظام عالمياً بما لا يتعدى 0.5٪ (نصف في المائة).

2 - أن يكون هناك خبير قياس محايد بين الطرفين حتى يتم التسليم من قبل الطرفين لما ينتهي إليه من أرقام.

3 - إن طرق الاحتساب لدينا متبعة حرفياً ولا تنتهي عملية من عمليات النقل النفطي سواء كان بالسفن أو عبر الأنبوب في محافظة عدن إلا ويتم معها المطابقة كاملاً للكميات المصدرة المستلمة ولا تترك هكذا بدون مطابقة في إطار الحدود المسموح بها والمتفق عليها.

4 - وآخر ملاحظة إن الأرقام الواردة في السؤال ليست أرقام المصفاة ولهذا ترك التعليق عليها.

 الفاقد البحري كبير في واردات المصافي من نفط خام مأرب والواصلة عن طريق البحر بواسطة الباخرة (البريقة) حيث بلغت كمية الفاقد في عام 2003م 29311 طناً أي ما يعادل 233.418 برميلاً بقيمة 5.1 مليون دولار (مليار ريال)؟

 رد المصفاة :

نسبة الفاقد على هذه السفينة للعام (2003م) حسب علمنا أنها لم تتجاوز المسموح به عالمياً ولو حصل ذلك لتم التعامل معه وفق النظام كل حالة على حدة ومع أن الأرقام المقدمة هي أيضاً ليست أرقام المصفاة ولا النتيجة المستخلصة هي من حساباتنا إلا أن الأسباب (إن وجدت) لن تكون متعلقة بنقص حقيقي وإنما بنقص ظاهري لا يلبث بروز العوض عنه في مكان آخر.

ع عام 2005م على الرغم من زيادة مشتريات المشتقات النفطية مما يشير إلى انخفاض الكفاءة الإنتاجية؟

 رد المصفاة :

إن تكرير المصفاة تتحكم به العوامل التالية :

1 - جاهزية الوحدات للتشغيل حيث تكون بعض الوحدات خاضعة لصيانة دورية أو استبدال كبير يتطلب وقتاً أكثر للتنفيذ.

2 - اقتصادية التشغيل حيث أن ارتفاع أسعار الخام والمنتجات لا يكون بنفس المستوى إضافة إلى عامل الوقت المؤثر على تغيير الأسعار واستقرارها.

3 - ارتفاع استهلاك السوق المحلية من المشتقات النفطية أدى إلى زيادة الاستيراد لتلك المواد.

4 - توقف وحدة التكرير رقم "1" للعمرة الشاملة وتعديل وتجديد في الوحدة وبرج التقطير وقد كانت عملية تقارب الإحلال ولهذا استغرقت ما يقارب الثلاثة أشهر مما أدى إلى النقص في التكرير الذي ظهر عن عام 2005م.

 حصر مشتريات المشتقات النفطية من ثلاث شركات دون سواها وهي (المجموعة البترولية) وشركة (فال) وشركة (فيتول) وهذا الحصر يثير التساؤلات مؤكداً أن مشتريات المشتقات من الشركات الثلاث بلغت في عام 2005م 1.026 مليار دولار (205.2 مليار ريال) و 1.564 مليار دولار (312.8 مليار ريال).

 رد المصفاة :

إن هذه الشركات الثلاث تقدم لشركة مصافي عدن ما لا تقدمه أي جهة أخرى من تسهيل مالي لشراء المشتقات النفطية.. فالتعاقدات السنوية مع هذه الشركات تتميز عن المناقصات الأخرى بأنها توفر استقراراً في التموين إلى جانب أن أسعارها تكون أفضل بسبب تثبيت الهامش.

إن عدم الاستمرار في التعامل مع هذه الشركات سيكون كارثياً نظراً لعدم الالتزام بفتح اعتمادات مستندية تترتب عليها كثير من المبالغ الضخمة والفوائد.

 إن مشتريات المشتقات النفطية يتم بالاتفاق عليها بالتفاوض بين ناظر الإنتاج والشركة الأجنبية (مما ينتج مجالاً كبيراً للتلاعب بالأسعار).

 رد المصفاة :

السعر المعلن هو (F.OB) وتتم إضافة الهامش إلى السعر المعلن من قبل الشركات البائعة مقابل الشحن والتأمين الخ.. وصولاً إلى ميناء عدن وهذا أمر طبيعي بالنسبة لشروط الشراء من الشركات الخارجية وهو أمر متعامل فيه لدى جميع الشركات العالمية.

ولا يمكن أن يكون الهامش ثابتاً على مستوى جميع الشحنات ونود هنا أن نبين أن هناك لجنة مشكلة بموجب قانون إنشاء المصفاة من المدير التنفيذي، مدير المصافي وناظر الإنتاج والتموين لدراسة العروض المقدمة من قبل الشركات البائعة واختيار العرض المناسب.

الجدير بالذكر أن المصفاة تقوم بالتفاوض المباشر مع الشركات للحصول على أفضل العروض والهامش عند التعاقد على شراء أو بيع المنتجات النفطية، كما أن المصفاة تقوم بإنزال مناقصات مختلفة من فترة إلى أخرى لتحقيق نفس الغرض وهذا الإجراء معمول به منذ تأسيس المصفاة حسب قانونها الأساسي كما نود أن نضيف ما يلي :

1 - هناك مجموعة شركات كبيرة لها ثقة عالية في التعامل وتزويد وبيع المنتجات والمصفاة تتعامل معها نظراً لحساسية تزويد السوق المحلية بالمنتجات ولضمان تدفق المواد بصورة منتظمة تجنباً لأي متغيرات عالمية أو إقليمية وضمن تزويد السوق المحلية بالمنتجات أولاً فأول.

2 - تمنح الشركات التي تتعامل معها المصفاة تسهيلات بنكية للمصفاة بحيث تستطيع المصفاة ضمان وصول المواد بكميات كافية دون الحاجة إلى فتح اعتمادات بنكية والمكلفة مادياً.

3 - إن الهامش يضاف إلى نشرة البلاتس أو غيرها من النشرات العالمية ويخص (النقل – التأمين) وتعطى طبقاً للأسواق العالمية وحركة السفن والتطور الحاصل في السوق العالمي وعملية العرض والطلب ويتفاوت من شحنة إلى أخرى وتأتي مهمة المصفاة في التفاوض والحصول على أفضل ما يمكن من الهامش.

 في عام 2006م قامت شركة مصافي عدن ببيع نفط خام لشركات أجنبية بالسعر المخفض نفسه من دائرة تسويق النفط اليمنية وبدون الاستفادة من هامش التخفيض الذي بلغ 16.5 مليون دولار استفادت منه الشركات الأجنبية وتساءلت اللجنة : لمصلحة من تم تخسير الشركة هذه المبالغ الطائلة؟

 رد المصفاة :

للعلم فإن أسعار النفط الذي يباع للمصفاة هو نفس السعر العالمي الذي يتم به بيع الخام للشركات الأجنبية، وليس هناك أي تخفيض في سعر الخام الذي يباع للمصفاة إطلاقاً.

والجدير بالذكر هنا أن المصفاة لا تقوم ببيع الخام وإنما تقوم بذلك دائرة تسويق النفط الخام حسب النظم المتبعة لبيع الخام من قبل اللجنة الوزارية. الغريب في الأمر أن اللجنة المالية لمجلس النواب قد اقتنعت برد المصفاة خاصة بعد أن شرح الموضوع بالتفصيل الأخ وكيل وزارة المالية وأكد على ما قالته المصفاة في ردها بهذا الصدد في الاجتماع الذي عقد خلال الفترة من 30/ 6/ 2008م إلى 3/ 7/ 2008م وأكد مندوب الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة أثناء الاجتماع بأن الجهاز قد وقع في لبس (نسخة من المحضر الذي يقر الجهاز فيه بذلك) ونحن نستغرب إصرار مصدري التقرير على إثبات هذه الواقعة غير الحقيقية ومرة أخرى نؤكد أن المصفاة لا تبيع الخام وبالتالي لا وجود لأي خسارة أو مبالغ ضائعة على المصفاة كما جاء في العناوين الرئيسية للصحيفة.

 عمليات نقل النفط الخام والمشتقات النفطية شابها العديد من الفروقات والمخالفات حيث لاحظت اللجنة أن الشركة تقوم بنقل المشتقات النفطية بحراً إلى الحديدة ثم يتم إعادة توزيع المشتقات من الحديدة براً إلى المحافظات بينما يمكن تفادي إنفاق المليارات من الريالات بالترحيل المباشر من المصفاة إلى تلك المحافظات.

 رد المصفاة :

هذا السؤال تكرر.. والمقترح بالنقل البري كما أشرنا غير عملي ولا مجدياً إذا لم يكن مقترح خطوط الأنابيب الثابتة والذي يحتاج إلى دراسة جدوى وتكاليف باهظة ولكم أن تتصوروا ما يدور في أوروبا من الاعتماد الأساسي على النقل البحري بين الموانئ البحرية في البلد الواحد كبريطانيا، فرنسا، النرويج وغيره مع توفر الإمكانيات الهائلة والمتطورة جداً بالمقارنة مع وسائل النقل البري، لكن النقل البحري يظل سيد الموقف والحل العملي الوحيد على مستوى العالم.

 تتسلم مصافي عدن كميات الديزل المستوردة في ميناء عدن ثم تقوم بشحنها مرة أخرى على حسابها إلى ميناء الحديدة بحراً مما يضيف تكاليف نقل إضافية بدلاً من استيراد الديزل مباشرة إلى ميناءي الحديدة والمكلا؟

 رد المصفاة :

غير ممكن أن يتم النقل لمادة الديزل على السفن الخارجية مباشرة إلى موانئ الاستلام في الحديدة والمكلا فضلاً عن المخاء لأن أحجام السفن كبيرة ولا تستطيع تلك الموانئ استيعابها والميناء المؤهل الوحيد لاستقبالها ومداولة كمياتها بالكامل هو ميناء المصافي بعدن.

 احتكار عمليات نقل النفط الخام والمشتقات من قبل متعهد واحد على الرغم من توجيهات الأخ الرئيس بخطاب موجه إلى رئيس الوزراء بهذا الخصوص في عام 2001م حيث بلغت أجور النقل وحدها 36.5 مليون دولار (7.3 مليار ريال) في عام 2005م و 38.4 مليون دولار (7.7 مليار ريال في عام 2006م).

 رد المصفاة :

أول شركة محلياً عملت مع المصفاة في نقل المشتقات بديلاً عن الشركات الأجنبية ويمتلك أسطولاً بحرياً كافياً لنقل المشتقات إلى كافة موانئ الجمهورية وأسعاره منافسة قياساً بالأسعار العالمية.

وبالنسبة للفترة التي ظل يعمل بها فأنها تحقق عملية استقرار لعملية النقل والأسعار وعادة ما تمنح هذه العقود لفترة تتراوح ما بين 3 – 5 سنوات كذلك لدى شركة النقل تعليمات عليا بالتجديد وبالنسبة للمبالغ المنصرفة فإنها تتناسب مع حجم الكمية المنقولة وازدياد الاستهلاك الداخلي للمنتجات وهي أقل من أي سعر عالمي.

 قامت المصفاة باستئجار بواخر بنظام التعاقد على فترات ولم تستخدم البواخر في هذه الفترات الاستخدام الأمثل ما جعلها تتحمل أجوراً مضاعفة وخسائر كبيرة في عمليات النقل.

 رد المصفاة :

أثبت أن الاستئجار الزمني هو الأمثل على المستوى الأبعد إذ أن من مزاياه التحكم الكامل بالسفينة وجاهزيتها تحت التصرف الكامل من قبل المستأجر وأيضاً من ناحية التخطيط لنقل المشتقات النفطية تعطي مرونة أكبر، إن أي عجز من ناحية السفينة فإنه يخصم مباشرة من الأجر كقاعدة معروفة يتميز بها هذا النوع من الاستئجار عن ذلك الذي يتم بالرحلة.

المصفاة لا تبيع النفط الخام ونستغرب إصرار مصدري التقرير على ذلك

 إن إجراءات استيراد وتصدير المشتقات النفطية التي تقوم بها المصفاة لا تحقق الرقابة الكافية على هذين النشاطين وتشوبها اختلالات مريبة مع وجود تجاوزات ومخالفات في نشاط ونقل المشتقات النفطية سواء المستوردة منها أو المنقولة بحراً من مصافي عدن إلى منشآت شركة النفط اليمنية؟

 رد المصفاة :

بالنسبة للإجراءات الخاصة بالاستيراد والتصدير فهي معمول بها حسب قانون تأسيس الشركة ولا تتم عمليات الاستيراد إلا بمناقصة أو بعقود سنوية وتبنى على مناقصة في بداية كل عام (نرفق لكم نموذجاً لعدد الشركات التي دعيت لشراء الديزل) لإحدى المناقصات كدليل على عدم الاحتكار لشركات بعينها هي أيضاً تدل على فتح باب التنافس لجميع الشركات العالمية لعكس الأسعار العالمية الحقيقية ونحن نعتقد أن هناك هدفاً خفياً من وضع الأمور بصورة معكوسة لدخول أطراف محلية في الشراء بالنيابة عن المصفاة وهذا ليس قرار المصفاة فهي بالأصل تشتري بالنيابة عن الموزع أو المشتري فيها.

 وجود تجاهل وتساهل كبيرين في تطبيق القوانين الضريبية من قبل شركة مصافي عدن والجهات المعنية الأخرى لتحصيل أموال الدولة المستحقة.

 رد المصفاة :

إذا كان البنك المركزي لا يقبل أن يمرر أي شيكات لأي جهة إلا ومعها شيكات الضرائب (شيك بشيك) فأين سيكمن التساهل في عملية تحصيل الضرائب هذا من جهة ومن جهة أخرى نود الإفادة بأن المصفاة قد عملت بالنيابة عن مصلحة الضرائب على تجميع الضرائب وتوريدها لخزينة الدولة من العملاء / الموردين/المقاولين/ المؤسسات الخ.. كالتالي :

خلال عامي 2006 – 2007م هو 1.360.658.881 ريالاً يمنياً ولا أحد يستطيع أن ينكر بأن أكبر مرفق في الجمهورية يسدد الضرائب بانتظام ويحتل المرتبة الأولى من حيث مبالغها وحجمها هو مصفاة عدن.

 وجود تجاوزات ومخالفات مالية كبيرة في حسابات ونتائج شركة مصافي عدن أوردتها تقارير الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة.

 رد المصفاة :

حول هذه النقطة بالذات نود أن نؤكد أن المصفاة – سنوياً – تحصل على تقرير نظيف من الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة يشهد بأن القوائم المالية تعبر بصدق عن نتيجة النشاط والمركز المالي وإذا هناك تجاوزات ومخالفات مالية كبيرة في حسابات ونتائج المصفاة كما ورد في الصحيفة فإن المصفاة لن تحصل على تقرير نظيف (ليس به تحفظات).